

The Brooklyn Daily Eagle, 24 juin 1917

## Saint-Nazaire, bâtie à l'américaine, se prépare au commerce d'après-guerre avec les Etats-Unis

Naboth EDIN

Saint-Nazaire, France, le 12 juin 1917

« Une ville authentiquement américaine, bâtie à partir de rien » est la fière devise d'une certaine cité industrielle et prospère du Massachusetts (Boston ?), n'ayant pas d'atouts naturels. Saint-Nazaire est un port manufacturier de la même espèce. C'est la ville la plus américaine que j'ai pu trouver en France. Ses rues sont disposées de manière rectangulaire, avec de larges trottoirs et des arbres plantés en bordure. Les faubourgs sont remplis de maisons individuelles. Elle donne l'impression de s'être faite elle-même. C'est une grande ville en devenir.

La ville ne présente pas d'aspect historique important mais est le lieu de naissance d'Aristide Briand, le Premier ministre actuel dont la carrière politique continue de se construire. Il y a 50 ans, alors que Monsieur Briand n'était qu'un enfant, l'endroit n'était qu'un village de pêcheurs de moins de 3000 habitants. Elle n'avait pas de rade naturelle mais en a creusé une. C'était l'une de ces petites bourgades qui s'étendaient le long de l'estuaire de la Loire, entre Nantes et la mer ; et alors que Nantes était une vieille et riche ville de tradition commerçante, personne n'aurait pu prévoir qu'une autre ville importante aurait croître aussi près d'elle, pas plus que quelqu'un ne pourrait prédire que Rockaway Point rivalisera un jour avec Manhattan Island.

D'un point de vue militaire, Saint-Nazaire est extrêmement exposée aux bombardements en provenance de la mer, alors que Nantes, située à 56 km plus à l'intérieur des terres, ne l'est pas. Néanmoins, Saint-Nazaire se trouve à l'emplacement exact où la Loire, le plus grand fleuve français, se déverse dans l'océan et a ainsi grandi avec l'avènement des bateaux à vapeur modernes, et continue à accompagner leur croissance. C'est désormais une ville de plus de 50 000 habitants. Elle possède une importante fonderie, plusieurs aciéries, deux grands chantiers navals, des ateliers de réparation de chemins ferrés et nombre d'industries à côté. La ville elle-même n'a pas « d'atmosphère » si ce n'est de la fumée, et son horizon est emplie de hautes cheminées et de grues géantes. L'endroit est actif, poussiéreux et prospère.

« Il est vrai que nous n'avons pas de tramways » rapporte le maire, « mais nous pouvons vous faire visiter en automobile ». Il aurait pu ajouter que si le système public d'eau est inachevé, la ville offre de l'eau en bouteille, purifiée par les rayons violets (électrothérapie) et le champagne. En bref, Saint-Nazaire est un Pittsburg à la française : énergique, prospère, hospitalière et progressive. Elle est déjà à la tête d'importantes lignes transatlantiques en Amérique centrale et Amérique du Sud, et pourrait être après la fin de la guerre, le terminus d'une ligne au départ de New York. Elle a aussi de bonnes chances d'être sélectionnée pour devenir une des bases navales américaines en France. Saint-Nazaire est trop jeune pour ne pas souffrir de douleurs de croissance. Elle ne s'est pas encore trouvée elle-même mais est pleine de possibilités.

Le port, la fierté principale de Saint-Nazaire, est artificiel. Un bassin après l'autre ont été creusés dans les rives de la Loire, près de l'estuaire, jusqu'à ce qu'il y ait aujourd'hui assez d'espace pour contenir une flotte entière dans ces bassins fermés où l'eau est maintenue à approximativement 30 pieds de profondeur. Les docks sont joints à des rails de chemin de fer et des grues de déchargement circulent sur ces rails. Elles sont 66, les plus imposantes peuvent soulever jusqu'à 30 tonnes, et une tonne et demie pour les plus petites. 15 nouvelles grues d'apportage en provenance d'Amérique sont prochainement attendues. Autour des bassins on trouve une centaine de pompes à eau pour alimenter les navires en eau, trois pompes à incendie, dix pompes à main et bientôt un puissant véhicule automobile de lutte contre le feu au service du port. Une centrale de désinfection a été installée par le comité sanitaire et la Chambre de commerce détient un appareil de dératissage pour les navires. Il y a une centrale de réfrigération capable de contenir 30 tonnes de marchandises et une autre est en conception pour contenir 500 tonnes. De plus, le port possède deux usines à grain d'une capacité de 60 tonnes à l'heure ; chacune d'entre elle est reliée à deux machines à emballer et à deux balances automatiques.

Les chemins ferrés de Saint-Nazaire converge vers Paris par deux voies à double rail, une passant par Le Mans, l'autre par Orléans et Tours. Pour les passagers, les trains de Paris arrivent directement sur les quais aux côtés des steamers et les rails sont recouverts par des abris. Pour les cargos, il y a 36 couchettes de déchargement qui permettent aux cargos d'être chargés par des grues électriques directement des navires aux wagons et vice-

versa. Le nombre d'embranchements de chemins de fer a presque doublé depuis la guerre et atteint désormais un total de 24 km.

Au début de la guerre, les Britanniques ont débarqué à Saint-Nazaire une armée de 120 000 hommes et 12000 chevaux, et depuis ce temps 180 000 chevaux américains ont été débarqués, sans parler de plus d'un million de tonnes de marchandises diverses dont des céréales, du coton et de l'acier. Le port est en perpétuelle croissance, et sur ses quais se trouvent des marchandises américaines de toute sorte : il n'y a pas une journée sans qu'un navire américain ne s'y arrête. Un jour, j'ai vu le *Virginian* remonter le fleuve jusqu'à Nantes et le *Californian* faire escale à Saint-Nazaire. Ils venaient juste d'arriver d'Amérique avec des marchandises diverses. Le même matin, le *Jane Palmer* un schooner (petit navire à deux mats) construit pour le commerce de cabotage entrainait avec une cargaison de coton et d'acier, alors que son navire-jumeau le *Singleton Palmer* était arrivé une semaine plus tôt. Il est courant d'observer des navires néerlandais, danois ou suédois et quelques navires marchands grecs restés à quai, souffrant du blocus allié. La plupart de ces navires sont armés. J'ai vu que certains avaient de simples canons montés sur des attelages à l'arrière-pont, et d'autres avaient des canons de fabrication japonaise (le *Jane Palmer*, qui avait passé 27 jours en mer n'avait pas d'armes. Le capitaine Bullock disait préférer être capturé désarmé).

Saint-Nazaire ne mérite pas d'être connu seulement en tant que port commercial de transit. C'est en tant que manufacture et port de construction navale qu'il a acquis sa plus grande renommée. « Nous importons du charbon et nous faisons venir du minerai de fer de notre arrière-pays » nous dit le maire, « et nous livrons des navires de combat, des navires de croisière transatlantique et des locomotives de grande puissance ». Le minerai provient de dépôts en surface dans l'Est de la Bretagne, près de Châteaubriand, et est mélangé avec du minerai de manganèse qui est importé d'Espagne ou de Suède. Il est transformé en acier aux Forges de Trignac qui comprennent trois fourneaux avec une capacité de 500 tonnes par jour.

Il est vrai qu'à l'heure actuelle, il y a peu de nouveaux navires construits en France. Chaque atelier de l'industrie métallurgique est trop occupé à fabriquer des obus et c'est grâce à cette activité que les armées allemandes ont été tenues en respect jusqu'à maintenant. C'est à la charge des Etats-Unis de construire des navires, que Saint-Nazaire et Nantes seront heureuses d'accueillir. Par le passé, les chantiers de Saint-Nazaire ont eu à leur crédit de somptueux bateaux, incluant les vaisseaux de guerre *Languedoc* et *Lorraine*, ainsi que le grand navire de croisière *France*, probablement le plus imposant navire de luxe mis à l'eau avant la guerre (il sert actuellement de navire-hôpital en Méditerranée, comme une dame de bonne famille au service de la Croix Rouge). Le *Paris*, un vaisseau de ligne non-achevé et navire-jumeau du *France*, est actuellement à quai à Saint-Nazaire. Il a été commencé avant la guerre et aurait déjà emprunté la ligne de New York si l'imprévisible n'était pas survenu. Il a été lancé depuis le début de la guerre mais comme certains travaux nécessitent d'être repris, il ne sera pas fini avant la déclaration de paix. La liste des autres bateaux construits à Saint-Nazaire serait trop longue à énumérer. Elle comprend les vaisseaux de guerre *Condorcet*, *Liberté*, *Masena*, *Jemmapes*, *l'Amiral Aube*, qui s'est récemment rendu à New York avec la mission du Maréchal Joffre, *Desaix*, *Descartes*, *Guichen*, etc... de la marine française, *l'Azuma* de la marine japonaise, le yacht impérial russe *Strela*, le Nord navire à aubes de la ligne Calais-Douvres, le *Romania*, navire détenu par la Roumanie...

Une des grues géantes érigée le long des docks de construction peut lever jusqu'à 150 tonnes, soulevant ainsi la plus grosse des chaudières.

De ces quelques faits, il peut être admis que les habitants de Saint-Nazaire sont énergiques, démocrates, progressistes et cherchent à aller de l'avant. Ils sont avides d'en savoir plus sur l'Amérique et d'établir de plus proches relations. Cela vaut bien la peine pour les Américains d'en apprendre plus à leur tour sur Saint-Nazaire, et si le port est choisi pour être notre future base navale, cette opportunité viendra.

Traduit de l'anglais par Clément Tessier - [Archives municipales de Saint-Nazaire](#)